

## ПЕРСПЕКТИВИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ РИНКОВИХ ВІДНОСИН

Помазков М.В., ГВУЗ «Приазовский государственный техниче-  
ский университет», г. Мариуполь

Транспорт є важливою виробничою та зв'язуючою складовою в системі суспільного матеріального виробництва та розподілу, підсистемах постачання матеріально-технічних та сировинних ресурсів для виробництва та споживання, оптової та роздрібної торгівлі, забезпечення економічних та соціальних потреб населення.

Транспортні витрати складають значну частку в ціні товарів, послуг, матеріальних ресурсів. Тому діяльність транспорту завжди була у полі зору виробників та вчених як в Україні, так і в країнах СНД, за кордоном. На світових ринках питома вага транспортних послуг в вартості товарів складає до 7% для хімічної продукції, до 12% для товарів легкої промисловості та продовольства, до 20% для папіру.

В цілому (для різних галузей економіки) транспортні витрати складають 5-30% від собівартості продукції. У Франції, наприклад, витрати на транспортні послуги складають до 20% від загального ринкового попиту. Україна в євразійському транспортному просторі представлена всіма видами транспорту. Розвиток транспорту в Україні зумовлений її географічним положенням, розміщенням в центрі Європи. Кожний період соціально-економічного розвитку наклав свій відбиток на формування

Параметри структури парку вантажних автомобілів за вантажопідйомністю будуть змінюватися до співвідношень, що характерні для розвинутих країн та наведені в таблиці. Довгостроковий (2010 рік) прогноз розподілу перевезень за відстанню наступний: до 100 км – 79%, від 101 до 500 км – 15%, в межах 501-1000 км – 4%, більше 1000 км – 2%.

Аналіз перспектив розвитку вантажного транспортного обслуговування, наведений в, підтверджує тенденцію відокремлення функцій перевізника, експедиційного обслуговування, послуг з ремонту та технічного обслуговування.

Таблиця – Розподіл парку вантажних автомобілів за вантажопідйомністю %

Країна	Вантажопідйомність		
	До 2 т	Від 2 до 7 т	Вище 7 т
США	80	12	8
Японія	88	6	6
Германія, Франція	78-85	14-5	8-10

Також спостерігається зменшення кількості транспортних засобів на одному транспортному підприємстві, тобто збільшення долі підприємств малого та середнього бізнесу на ринку, що є (як і відповідний склад парку за вантажопідйомністю) характерним для структури автотранспортного обслуговування розвинутих країн.

Підсумовуючи розглянуті літературні джерела та практичне становище, можна визначити тенденції і перспективи розвитку транспортного обслуговування, зокрема, ринку транспортних послуг в Україні:

- посилення технологічних взаємозв'язків та взаємозалежності українських міжнародних та внутрішніх перевізників;
- відкриття українських ринків, в тому числі ринку транспортно-експедиційних послуг, для іноземних перевізників та експедиторів (як з країн СНД, Євразійського економічного союзу, так і з країн Європейського Союзу, інших держав);
- ускладнення становища українських перевізників з причин низької конкурентоспроможності в ринкових умовах через відсутність необхідної кількості сучасного рухомого складу та незадовільний рівень інформаційно-логістичної підтримки прийняття оптимальних економіко-управлінських рішень;
- загострення конкурентної боротьби на ринку ТО через очікуване зростання провізних можливостей транспорту, з урахуванням змін в структурі перевезень у напрямку збільшення перевезень готової продукції замість сировини та полуфабрикатів;
- переорієнтація значної кількості вітчизняних перевізників з європейського ринку транспортних послуг, де їм складно конкурувати з європейськими компаніями, на внутрішній та альтернативні східні і південні ринки;

- докорінна реорганізація організаційних структур та форм ТО, подальший розвиток та удосконалення нових тенденцій в стратегії обслуговування, створення логістичних центрів транспортного сервісу з широким асортиментом та високим рівнем послуг з ТО;

## **МІСЬКА ЛОГІСТИКА, ЯК ЧИННИК РАЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕРИТОРІЇ**

Лямзин А.О., *ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет», г. Мариуполь*

На Заході такий науково-практичний напрям як логістика стосовно міської і комунальної сфери розвивається вже давно і відомо під назвою City logistics. В Україні даний напрям є достатньо новим - він тільки вводиться в науковий і, тим більше, практичний ужиток.

Завдання "City logistics" надзвичайно широкі і багатогранні: від регулювання дорожнього руху і автоматизованого управління світлофорами, що дозволяє розподіляти транспортні потоки крупного міста, до систем управління інфраструктурою товарних ринків, адміністративних і соціальних потоків. Це і є міська логістика.

Муніципальна, або міська, логістика реалізується під впливом чинників різного порядку. Як у Фінляндії, так і в Україні величезну роль грають міжнародні аспекти. Вони роблять вплив як на національну систему, так і на муніципальні органи. Природно, що тут в наявності державний інтерес. Повертаючись до першого напрямку, міжнародного, слід зазначити, що Фінляндія бере участь в системі єврологістики, що є мережею єдиних транспортно-логістичних комунікацій, яку в даний час створює ЄС. Вона вже практично діє в рамках 15 «старих» членів Євросоюзу.

В результаті, більша увага приділяється розвитку міського середовища, а не виділенню міст-лідерів креативної економіки. Лендрі відзначає що, люди і організації, що визначили успіх розвитку процвітаючих міст, всі володіють певним набором якостей, до яких належать: широкий кругозір і готовність до ризику,